Ontario Northland

La Commission de transport Ontario Northland
Rapport annuel 2011-2012

www.ontarionorthland.ca

Rapport annuel 2011-2012

La Commission de transport Ontario Northland
555 Oak Street East
North Bay, Ontario
P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512

info@ontarionorthland.ca
www.ontarionorthland.ca

Table des matières

Aperçu de l'entreprise 2

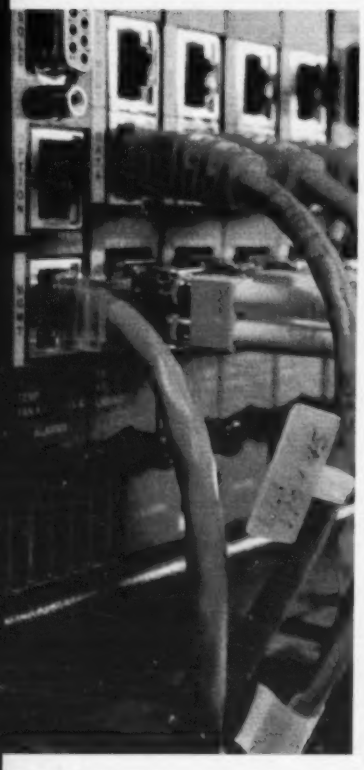
- Nos services 2
- Gouvernance de l'entreprise 2
- Notre mandat 3
- La Structure hiérarchique 3
- La Commission 4
- Les principaux dirigeants 4
- Le personnel 4

Message du président du Conseil d'administration 5

Analyse de l'année d'exercice 2011-2012

- Les Services voyageurs 6
- Les Services de télécommunication Ontera 7
- Les Services ferroviaires 8
- Les Services de remise à neuf 9
- Les Services généraux 9
- Ontario Northland dans nos collectivités 10
- Les initiatives écologiques 10
- La sécurité 10

Les états financiers 11



Aperçu de l'entreprise

Fondée en 1902, la Commission de transport Ontario Northland (Ontario Northland), une agence de la province de l'Ontario, a pour mandat la promotion d'une croissance économique durable grâce à la mise sur pied et à l'exploitation de liens de transport et de télécommunications dans l'ensemble du Nord de l'Ontario.

Nos services

Située à North Bay et exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland offre les services non commerciaux suivants, lesquels sont mandatés et financés par la province :

- le Northlander (service de transport ferroviaire des voyageurs entre Cochrane et Toronto);
- le Polar Bear Express (service de transport ferroviaire des voyageurs entre Cochrane et Moosonee;
- les services de transport des marchandises entre Cochrane et Moosonee; et
- le traversier Niska I (transport de marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory)

Commercial services include:

- les services de télécommunication Ontera;
- les Services de transport ferroviaire de marchandises;
- les Services de remise à neuf;
- les services réguliers et nolisés d'autobus interurbains et de messageries par autocar; et
- le Dream Catcher Express (train d'excursion automnale entre North Bay et Temagami)

Gouvernance de l'entreprise

Ontario Northland est une agence du gouvernement de l'Ontario. Les agences gouvernementales sont des organismes n'appartenant à aucun ministère du point de vue organisationnel, et :

- elles sont fondées par le gouvernement par l'entremise d'un instrument constitutif, dans le cadre ou suite à un acte législatif, un règlement ou un décret en conseil;
- ielles répondent d'un ministère lorsqu'il leur faut remplir leurs obligations législatives, gérer leurs ressources et respecter les normes touchant les services qu'elles offrent;
- le gouvernement en nomme la plupart des délégués; et
- le gouvernement leur accorde l'autorité et la responsabilité d'exécuter certaines fonctions ou d'offrir certains services publics.

Ontario Northland est exploitée conformément à la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland, dont la gestion relève de la responsabilité du ministre du Développement du Nord et des Mines. Créée en 1902, cette Loi a été révisée la dernière fois en 2006.

Ontario Northland est également régie par un PE (Protocole d'entente) ayant pour but de définir les liens de responsabilité entre la Commission de transport Ontario Northland et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM). Plus précisément, le PE présente les responsabilités du ministre, du sous-ministre, du président du Conseil d'administration de la Commission de transport Ontario Northland, du Conseil d'administration et du président et chef de la direction.

Notre mandat

Notre mandat consiste à fournir des services de transport et de télécommunications performants dans le Nord de l'Ontario, tel que prescrit dans les directives du gouvernement de l'Ontario et transmises par le ministre du Développement du Nord et des Mines :

a) de soutenir et de favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des collectivités du nord-est de l'Ontario grâce aux services fournis par Ontario Northland;

b) de faire en sorte que ces services soutiennent, favorisent et rehaussent le maillage et le regroupement coopératif des collectivités de la région, de celles du nord-est de l'Ontario et d'autres régions;

c) d'offrir des services de transport et de télécommunications concurrentiels sur le plan des prix, sécuritaires, fiables et réceptifs aux besoins de la clientèle, des résidents et des entreprises du nord-est de l'Ontario; et

d) d'offrir de tels services d'une manière rentable et performante, se donnant comme objectif d'accélérer la récupération des coûts et l'autosuffisance.

Le 23 mars 2012, la province de l'Ontario a approuvé un mandat révisé pour la CTON dans le cadre duquel elle se départit des actifs de la CTON, elle demande la mise en œuvre d'autres modèles de prestation de services de transport dans le Nord de l'Ontario et la dissolution de la CTON. Voici le mandat révisé de la CTON :

a) se départir de ses actifs et de ses unités commerciales, sous réserve de l'approbation de la province de l'Ontario;

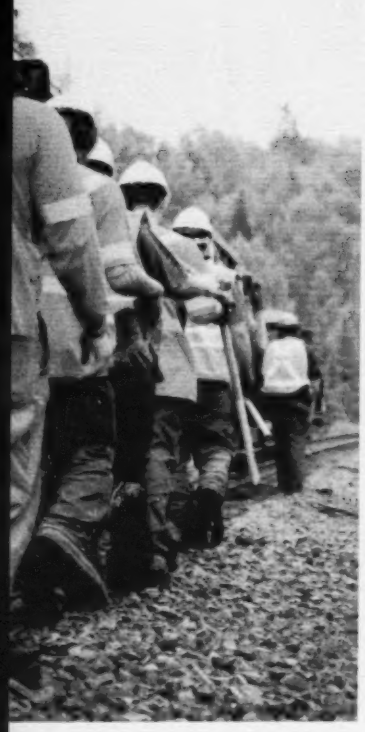
b) liquider l'entreprise, ses actifs et toutes obligations dont elle ne peut se départir; et

c) continuer à fournir des services performants, sécuritaires et fiables dans le Nord de l'Ontario jusqu'au terme du procédé de dessaisissement, tel que prescrit, de temps à autre, par le ministre au nom de la province de l'Ontario.

La structure hiérarchique

Le président et chef de la direction de l'entreprise travaille sous l'autorité de la Commission de transport Ontario Northland, laquelle est constituée du président du Conseil d'administration et de ses membres, chacun étant nommé par la province de l'Ontario.

Pour sa part, la Commission œuvre sous les ordres du ministère du Développement du Nord et des Mines et de son ministre, lesquels supervisent l'agence au nom de la province de l'Ontario.



La Commission

Le 23 mars 2012, le ministre du Développement du Nord et des Mines a annoncé que la province allait se fixer une nouvelle orientation en ce qui a trait à l'approvisionnement de services de transport dans le nord-est de l'Ontario en accordant au secteur privé la possibilité d'offrir des services de transport performants et durables. À cette fin, une nouvelle Commission a été mise sur pied afin de gérer cette transition de l'approvisionnement de services par le secteur public vers le secteur privé.

Les membres de la Commission du 1er avril 2011 au 23 mars 2012

Ted Hargreaves, North Bay, président du Conseil d'administration
Carson Fougère, North Bay
Mathilde Gravelle Bazinet, North Bay
Margaret Hague, Spring Bay
Randy Kapashesit, Moose Factory
Gaetan Micheal Malette, Timmins
Jean-Pierre Ouellette, Cochrane
David Plourde, Kapuskasing
Donavon Porter, Haileybury

Le 23 mars 2012, après avoir annoncé le dessaisissement de l'entreprise, la province a nommé un nouveau conseil d'administration. Les membres de ce conseil sont les suivants :

Ted Hargreaves, North Bay, président du Conseil d'administration
Philip Howell, Toronto, premier dirigeant de la Commission des services financiers de l'Ontario
Mahmood Nanji, Toronto, sous-ministre adjoint, ministère du Développement économique et de l'Innovation
Jonathan Weisstub, Toronto, directeur des nouveaux partenariats, Infrastructure Ontario
Greg Percy, Toronto, vice-président de l'exploitation chez Metrolinx

Les principaux dirigeants d'Ontario Northland

Paul Goulet, président et chef de la direction
Kevin Donnelly, vice-président, Finances et Administration
Corina Moore, directrice de l'exploitation et vice-présidente de la division de la Remise à neuf
Amedeo Bernardi, Vice-président et directeur général d'Ontera
John Thib, vice-président des Services ferroviaires
Scott Hancock, vice-président des Services voyageurs
Russ Thompson, avocat (à la retraite depuis janvier 2012)
Geoff Cowie, avocat général (nommé en décembre 2011)

Le personnel

Ontario Northland emploie plus de 1 000 personnes travaillant et vivant dans le nord-est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec.

À titre d'employés d'une agence de la Couronne, le personnel d'Ontario Northland doit suivre les directives observées par l'ensemble des fonctionnaires et faire rapport de toute mesure incitative ou avantage particulier que l'entreprise leur accorde. Au terme de six mois de service, les membres du personnel et leur famille proche reçoivent des laissez-passer leur permettant de voyager sans frais à bord des trains Northlander et Polar Bear Express, sous réserve de la disponibilité des places à la date du voyage. Le personnel voyageant en autobus aller-retour dans le nord-est de l'Ontario a droit à un rabais de 50 % du prix du billet. Ce personnel bénéficie également d'une réduction des frais de transport des marchandises entre Cochrane et Moosonee.

Message du président du Conseil d'administration

L'année d'exercice 2011-2012 s'est avérée remplie de défis, de réussites et de déceptions. Malgré les nombreux efforts déployés pour mettre en œuvre et augmenter les économies sur le plan des opérations, nous avons quand même subi des pertes d'exploitation.

Ontera a connu des mouvements positifs de trésorerie, atteignant les objectifs de diversification fixés de son commerce de vente en gros et réussissant à répartir également son commerce de vente en gros et au détail à la fin de l'année d'exercice. Ontera a également accru sa présence au sein du marché de Toronto, ainsi que l'achat des actifs de la société PUC Telecom Inc., étendant ainsi son réseau à Sault Ste. Marie.

Grâce au perfectionnement et à la modification de la prestation de leurs services, exécutés avec la collaboration et en consultation avec leur clientèle de longue date précieuse, les Services de transport ferroviaire des marchandises répondent toujours aux besoins de cette clientèle, et ce, malgré le ralentissement considérable des activités des industries minière et forestière.

Pour sa part, la division de la Remise à neuf n'a pas eu la chance de décrocher le contrat d'envergure de remise à neuf des voitures de train GO Transit. Elle a toutefois décroché des contrats de plus petite envergure, lui permettant ainsi de poursuivre ses opérations dans son installation de pointe, concevant des produits exceptionnels et s'attirant une clientèle plus que satisfaite.

Cette période a vu un accroissement du nombre de passagers dans tous les services de transport des voyageurs d'Ontario Northland; il a toutefois fallu reconnaître que les coûts encourus pour offrir des services parallèles aux services de transport ferroviaire voyageurs et de transport en autocar le long du corridor de l'autoroute 11 de Cochrane à Toronto sont insoutenables.

Au début de l'an 2012, le gouvernement a a annoncé son intention de se départir des secteurs d'activés de la Commission de transport Ontario Northland, dont Ontera, le train Polar Bear Express, les Services de transport en autocar et nolisé d'Ontario Northland, les services de Messageries par autocar, les Services de transport ferroviaire des marchandises, le traversier Niska I et la division de la Remise à neuf. Cette nouvelle, transmise le 23 mars 2012 par le ministre du Développement du Nord et des Mines, comptait également un engagement de la part du gouvernement d'assurer le service de transport en train Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee et le transport en autocar aux collectivités que dessert actuellement Ontario Northland. Le gouvernement provincial a également signalé son intention d'éliminer progressivement le service Northlander de transport ferroviaire des voyageurs. L'ensemble des autres secteurs d'activités de la CTON a été mis en vente par appel d'offres.

À ces fins, un nouveau conseil d'administration a été nommé pour veiller au processus de transition. Ensemble, ce conseil et la province s'engagent à entreprendre ces activités d'une manière équitable et transparente.

Ted Hargreaves,
Président du Conseil d'administration
Commission de transport Ontario Northland

Analyse de l'année d'exercice 2011-2012

Les Services voyageurs

Au cours de l'année passée, les Services voyageurs ont misé leurs efforts sur l'amélioration de l'expérience de la clientèle. Huit autocars accessibles et écoénergétiques neufs ont été ajoutés au parc d'autocars afin de répondre à la demande en service de notre vaste territoire.

En 2012, Sudbury a été le théâtre de l'ouverture officielle d'une gare d'autocars, une installation procurant aux voyageurs de Sudbury un emplacement propre, moderne et pratique. De plus, les voyageurs se prévalant des services de transport en autocar et en train peuvent profiter d'incitatifs tels que des milles de récompense Air Miles. L'hôtel de Cochrane a été rénové et doté de plusieurs nouveaux services et conforts, donnant ainsi lieu à une augmentation des recettes nettes.

Au cours de la même année, les opérations de transport en autobus nolisés ont connu une croissance de 42 % en ciblant une clientèle capable de compléter leur secteur d'activités régulier. Cette initiative leur a permis d'augmenter leur capacité pendant les périodes de pointe tout en réduisant le nombre de contrats de fournisseurs indépendants dispendieux. Dans l'ensemble, la nouvelle clientèle passait du service de transport en autobus scolaire à un service de transport interurbain plus sécuritaire, muni d'un chauffeur d'expérience et bien formé.

Nombre de voyageurs :

Northlander	39 911
Polar Bear Express	64 188
Dream Catcher Express	525
Transport en autocars	230 616
Transport nolisé (en jours)	934

Le nombre de voyageurs a augmenté de 4 % en tout pendant cette année d'exercice.

Analyse de l'année d'exercice 2011-2012

Les Services de télécommunication Ontera

Tout au long de l'année d'exercice 2011-2012, Ontera a connu des réussites importantes arrivant à stabiliser ses recettes, et ce, malgré un marché mouvementé. Parmi ses réussites les plus remarquables, on compte l'extension de son réseau en vue d'y ajouter des voies variées de routage et de commutation de données à grande capacité vers le noyau d'une importante entreprise de télécommunication du 151 rue Front à Toronto. Ontera a de plus apporté d'importantes modifications au contrôle des réseaux, ainsi qu'à son infrastructure de gestion et de dossiers.

Le Service à la clientèle d'Ontera a acquis un nouveau système de distribution des appels et de création de rapports à la fine pointe de la technologie, améliorant ainsi considérablement ses possibilités de contrôle des appels et ses rapports. La formation du personnel de ce service a eu lieu au début de 2012. Ses efforts en termes de relations avec la clientèle et de commercialisation lui ont permis de décrocher des contrats pour l'approvisionnement de deux nouveaux réseaux de conseil scolaires et de bâtir des rapports interentreprises de télécommunication avec Cogeco Data, Rogers, TBay Tel et Lakeland (à Muskoka).

En juin 2011, Ontera a inauguré à Timmins un nouveau centre rénové d'exploitation des réseaux (NOCC), lequel abrite du personnel technique hautement formé, chargé de contrôler et d'identifier les alarmes, de dépanner en cas de pannes du réseau, de dépêcher des techniciens et de faire le suivi de problèmes de service du début à la fin.

En novembre, Ontera a acheté les actifs de PUC Telecom Inc. de Sault Ste. Marie, le fruit de la coentreprise existante de ces deux sociétés. Ontera et PUC Telecom Inc. collaborent depuis 2001 à l'approvisionnement de services de télécommunication dans Sault Ste.Marie et la région d'Algoma. Grâce à cet achat, Ontera est désormais l'unique fournisseur de services dans cette région.

Sur la côte de la Baie James, des réservoirs de carburant au diésel à double paroi ont été installés, remplaçant six réservoirs à simple paroi, et ce, en vue d'accroître la sécurité environnementale et faire en sorte de fournir une alimentation performante aux équipements essentiels de ces installations éloignées. Au cours du dernier trimestre de l'année d'exercice, Ontera et les services des TI d'entreprise ont amorcé un projet visant améliorer les déclarations de temps de travail de l'affectation des coûts reliés à la main-d'œuvre, aux contrats et aux matériaux à des commandes et des dossiers d'incidence spécifiques.

Analyse de l'année d'exercice 2011-2012

Les Services ferroviaires

Au cours de l'année d'exercice 2011-2012, la division des Services ferroviaires a connu une année remplie de défis. Malgré les pertes enregistrées, elle a réduit ses coûts de façon significative et procédé à diverses améliorations au service tout au long de l'année.

Le personnel de la commercialisation et de l'exploitation des Services transport ferroviaire des marchandises s'est affairé à répondre aux besoins de la clientèle en animant des rencontres périodiques avec l'ensemble de nos principaux consommateurs, en modifiant les horaires des trains et en réduisant la mise en marche des trains.

Ce service a également achevé la mise à niveau du système de communication par radio ferroviaire au cours de l'année. Ce système satisfait désormais aux normes industrielles, bien avant la date d'échéance prévue de 2013.

Il y a eu, en avril 2011, le déraillement de trois locomotives et de dix voitures de train à 16 milles au nord de North Bay. Cet incident est le fruit de la défaillance de la rive saturée d'eau suite à cause d'un ponceau gelé. Le service a été rétabli après quelque cinq jours. En août 2011, un deuxième déraillement important s'est produit à environ 100 milles à l'ouest de Cochrane, dans la subdivision de Kapuskasing. Cet incident était causé par une défaillance d'un composant de la voie ferrée. Les coûts reliés au déblaiement et à la remise en état des lieux après l'accident ont eu des effets considérables sur les finances de l'entreprise.

Nous avons enregistré, au cours de l'année, plusieurs accidents aux passages à niveau, et ce, nonobstant les efforts déployés en partenariat avec l'Opération Gareautrain pour promouvoir la sécurité ferroviaire au moyen de campagnes radiophoniques et d'éducation des collectivités. Ces accidents ont engendré le décès de deux personnes, des dommages aux équipements et des interruptions de service.

Les Comités de santé et de sécurité en milieu de travail de la division des Services ferroviaires ont vigoureusement poursuivi leurs efforts et réduit considérablement la courbe des accidents. Les absences en raison de blessures ont diminué de 23 % par rapport à l'année précédente.

Analyse de l'année d'exercice 2011-2012

Division de la Remise à neuf

Après avoir répondu sans succès à un appel d'offres de marché pour la poursuite des travaux de remise à neuf des voitures de train de voyageurs à deux étages de GO Transit, l'entreprise a tenté de décrocher d'autres contrats à court terme et de plus petite envergure. À ce jour, cette division a signé un contrat de remise à neuf de 24 voitures avec l'Agence métropolitaine de transport de Montréal et un autre pour dix voitures avec CAD Railways. Un contrat de peinture de sept voitures de la société Rocky Mountainer de Colombie-Britannique a été complété en mars 2012.

Ontario Northland a dû annuler son projet de remise à neuf des voitures de train Polar Bear Express en raison de l'âge et de l'état de ces voitures et de la découverte d'amiante.

Les Services administratifs

Les installations :
Le remplacement de la toiture du siège social de North Bay a réglé bon nombre de problèmes d'humidité et de qualité de l'air. Les systèmes d'éclairage, de chauffage, de ventilation et de conditionnement de l'air et autres améliorations aux installations ont été adressés en priorité. Dans l'ensemble, le service des Installations aura exécuté six projets au cours de l'année d'exercice qui se traduiront en une augmentation de l'efficacité et permettront de réaliser des économies à l'avenir.

Les finances :
Ontario Northland continue de faire face à des problèmes de financement en ce qui a trait à la viabilité du régime de retraite. Ontario Northland a dû faire face à des problèmes d'encaisse considérables durant l'année d'exercice 2011-2012 donnant lieu à une diminution des dépenses en capital et d'exploitation.

Les ressources humaines :
Les Ressources humaines et les Relations de travail ont négocié 11 conventions collectives au nom de 850 employés et employées, créant ainsi un milieu de travail stable.

L'informatique :
Le service des TI a rassemblé l'ensemble des utilisateurs et des ressources dans un même domaine, simplifiant ainsi la gestion, améliorant les délais de soutien et accroissant les économies annuelles en frais de licences, de matériel et en consommation d'énergie.

La commercialisation :
Le site Web de l'entreprise a été rafraîchi et l'été 2011 a vu la production d'une vidéo sur l'entreprise.

La gestion de projets :
Gestion réussie de 45 projets, de plus de 500 bons de travail et le suivi de l'affectation de tâches individuelles.

L'amélioration des procédés :
La formation de 122 employés et employées supplémentaires sur l'utilisation efficace des ressources et l'ajout de 13 champions titulaires d'un certificat « Lean Six Sigma Greenbelt ».

Analyse de l'année d'exercice 2011-2012

Ontario Northland dans nos collectivités

Le personnel d'Ontario Northland a continué à apporter sa contribution considérable aux associations philanthropiques, aux clubs sportifs et aux organismes communautaires locaux de l'ensemble du nord-est de l'Ontario. De plus, à titre d'entreprise citoyenne, Ontario Northland a coordonné les activités suivantes :

« Remplissons l'autocar » : La campagne annuelle de collecte d'aliments « Remplissons l'autocar » à Timmins, North Bay, Cochrane et Sudbury recueillant plus de 5 000 lb de denrées lesquelles ont été livrées aux banques d'alimentation de la région.

Le Train de Noël d'Ontario Northland : Cette nouvelle initiative a remplacé « l'Express du père Noël ». Ce train de transport des marchandises décoré s'est arrêté dans nombre de collectivités nordiques où les chorales et des groupes de musiciens locaux sont venus à sa rencontre pour présenter un spectacle à la foule à même une scène aménagée sur le wagon couvert du train.

L'événement Accessibility and Clean Air Day, parrainé par la ville de North Bay : Événement annuel d'un jour à North Bay, au cours duquel Ontario Northland a présenté ses autocars accessibles et souligné les avantages environnementaux de voyager en autocar.

Initiatives écologiques

Nos solutions de télécommunication, de voyage et de transport sont en soi écologiques. L'entreprise tient compte des effets sur l'environnement de la mise en œuvre de ses nouveaux services et de la mise à niveau de ses installations. Les activités suivantes ne sont que quelques-une des initiatives opérationnelles mises en place pour réduire les effets sur l'environnement

- les pratiques antiralentissement : les services ferroviaires, de transport en autocar et de télécommunication
- carburant diésel à très faible teneur en souffre : les services de transport en autocar
- mise à jour des génératrices à moteur au diésel afin d'empêcher les déversements accidentels : sites d'antennes micro-ondes
- renouvellement des installations de batteries afin d'assurer une source efficace d'alimentation de secours
- modification des bâtiments et de l'éclairage pour les rendre écoénergétiques
- programmes de cueillette de produits électroniques à recycler

La sécurité

La sécurité est demeurée une priorité au cours de l'année d'exercice 2011-2012, l'accent étant sur les pratiques de travail sécuritaires. Les absences en raison de blessures ont diminué de 39 % dans l'ensemble de l'entreprise par rapport à la dernière année d'exercice.

La Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour les exercices clos les 31 mars 2012 et 2011

Commission de transport Ontario Northland
États financiers consolidés
Pour les exercices clos les 31 mars 2012 et 2011

Table des matières

Responsabilité de la direction	**13**
Rapport de l'auditeur	**14 - 15**
États financiers	
État consolidé de la situation financière	**16**
État consolidé de l'évolution de l'actif net	**17**
État consolidé des résultats	**18 - 19**
État consolidé des flux de trésorerie	**20**
Annexe consolidée des immobilisations corporelles - Annexe 1	**21**
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	**22 – 39**

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland (la « Commission ») est responsable de l'intégrité des états financiers consolidés, de l'image fidèle donnée par ceux-ci et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation des états financiers consolidés comporte nécessairement l'utilisation des meilleures estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les opérations affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel concorde avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles comptables internes conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la Commission sont correctement comptabilisés et les actifs protégés.

La Commission est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités de contrôle interne et d'information financière. La Commission se réunit régulièrement avec la direction et les auditeurs externes pour s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités. Les présents états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par la Commission.

Les présents états financiers consolidés ont été audités par le Vérificateur général de l'Ontario dont la responsabilité est d'exprimer une opinion sur la fidélité de l'image donnée par ces états financiers consolidés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Le rapport de l'auditeur qui suit présente l'étendue de l'examen de l'auditeur et son opinion.

T. Hargreaves
Président du conseil d'administration

P. Goulet
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 4 octobre 2012

KPMG s.r.l.
Comptables agréés
925, chemin Stockdale
North Bay ON P1B 9N5

Telephone (705) 472-5110
Fax (705) 472-1249
Internet www.kpmg.ca

Rapport de l'auditeur indépendant

À la Commission de transport Ontario Northland
Au ministre du Développement du Nord et des Mines

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Commission de transport Ontario Northland, qui comprennent les états consolidés de la situation financière au 31 mars 2012, au 31 mars 2011 et au 1er avril 2010 et les états consolidés des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2012 et le 31 mars 2011, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mes audits. J'ai effectué mes audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus dans le cadre de mes audits sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. est une société canadienne à responsabilité limitée et un cabinet membre du réseau KPMG de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Coopérative (« KPMG International »), entité suisse. KPMG Canada fournit des services à KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2012, au 31 mars 2011 et au 1er avril 2010, ainsi que de ses états consolidés des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2012 et le 31 mars 2011, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observations

Sans toutefois exprimer une opinion avec réserve, j'attire l'attention sur la note 1 afférente aux états financiers consolidés qui indique que la province de l'Ontario a annoncé son intention de céder les activités d'exploitation de la Commission de transport Ontario Northland et de liquider les actifs et d'annuler les obligations qui ne peuvent être cédés. La capacité de la Commission de transport Ontario Northland à poursuivre son exploitation dépend de l'appui continu du gouvernement de l'Ontario dans la mise en œuvre de ses projets de désinvestissement. Cette situation indique l'existence d'une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Commission de transport Ontario Northland à poursuivre son exploitation.

Toronto, Ontario
Le 4 octobre 2012

Jim McCarter, FCA
Vérificateur général
Expert-comptable autorisé

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de la situation financière
(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2012, le 31 mars 2011 et le 1er avril 2010

	31 mars 2012	31 mars 2011	1er avril 2010
Actif			
Actif à court terme			
Trésorerie (Note 4)	**6 $**	6 823 $	4 823 $
Débiteurs (après provision de 1 714 $; de 3 684 $ en 2011; de 3 677 $ en 2010)	**22 676**	20 579	18 468
Stocks	**13 552**	16 376	18 319
Charges payées d'avance	**658**	983	1 348
	36 892	44 761	42 958
Immobilisations corporelles (Annexe 1)	**313 543**	307 351	297 381
Actif au titre des prestations constituées de retraite [Note 5 a)]	**52 488**	29 502	20 609
	402 923 $	381 614 $	360 948 $
Passif et actif net			
Passif à court terme			
Marges de crédit d'exploitation (Note 6)	**- $**	12 300 $	12 925 $
Créditeurs et charges à payer	**24 501**	31 236	29 383
Tranche à moins d'un an de la dette à long terme	**4 492**	4 241	4 383
Tranche à moins d'un an de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**-**	24	11
Tranche à moins d'un an des revenus reportés	**3 949**	322	616
	32 942	48 123	47 318
Revenus reportés	**759**	759	828
Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 7)	**126 630**	108 581	89 078
Dette à long terme (Note 8)	**27 356**	31 879	34 369
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**-**	-	24
Obligation au titre des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite [Note 5 b)]	**68 143**	65 036	61 064
	255 830	254 378	232 681
Actif net			
Actif net non affecté	**142 297**	122 598	123 772
Actif net grevé d'affectations internes	**4 796**	4 638	4 495
	147 093	127 236	128 267
Nature des activités (Note 1)			
Éventualités (Note 11) / **Engagements** (Note 12)			
	402 923 $	381 614 $	360 948 $

Approuvé au nom de la Commission :

_____ Président du conseil d'administration

_____ Président et chef de la direction

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de l'évolution de l'actif net
(en milliers de dollars)

Exercice clos les 31 mars 2012 et 2011

	31 mars 2012	31 mars 2011
Actif net non affecté		
Solde à l'ouverture de l'exercice (Note 14)	**122 598 $**	123 772 $
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	**19 857**	(1 031)
Affecté à l'interne - virement à la réserve pour autoassurance	**(158)**	(143)
Solde à la clôture de l'exercice	**142 297 $**	122 598 $
Affecté à l'interne - réserve pour autoassurance (Note 10)		
Solde à l'ouverture de l'exercice	**4 638 $**	4 495 $
Virements depuis l'actif net non affecté		
Intérêts gagnés	**58**	43
Prime annuelle	**100**	100
	158	143
Solde à la clôture de l'exercice	**4 796 $**	4 638 $
Total de l'actif net	**147 093 $**	127 236 $

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des résultats
(en milliers de dollars)

Exercice clos les 31 mars 2012 et 2011

	2012	2011
Services ferroviaires		
Produits de ventes (Notes 13)	**50 383 $**	51 704 $
Charges d'exploitation	**75 411**	73 315
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments ci-dessous :	**(25 028)**	(21 611)
Amortissement des immobilisations corporelles	**10 433**	9 462
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**4 468**	5 219
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(418)**	(517)
Intérêts débiteurs	**537**	587
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(40 048)**	(36 362)
Télécommunications (Ontera)		
Produits de ventes	**29 873**	31 949
Charges d'exploitation	**27 734**	25 343
Excédent des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**2 139**	6 606
Amortissement des immobilisations corporelles	**4 638**	5 162
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**1 061**	1 336
Dépréciation d'immobilisations corporelles	**-**	1 322
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(26)**	-
Intérêts débiteurs	**1 214**	937
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(4 748)**	(2 151)
Services d'autobus		
Produits de ventes	**11 488**	11 050
Charges d'exploitation	**12 131**	10 795
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant les éléments ci-dessous :	**(643)**	255
Amortissement des immobilisations corporelles	**410**	506
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**463**	553
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(165)**	-
Intérêts débiteurs	**98**	101
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(1 449)**	(905)
Services de remise à neuf		
Produits de ventes	**7 348**	18 553
Charges d'exploitation	**9 633**	18 769
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments ci-dessous :	**(2 285)**	(216)
Amortissement des immobilisations corporelles	**85**	85
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**490**	891
Intérêts débiteurs	**129**	140
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(2 989)$**	(1 332)$

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des résultats
(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011

	2012	2011
Services maritimes (Moosonee)		
Produits de ventes	**153 $**	153 $
Charges d'exploitation	**370**	247
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(217)**	(94)
Immeubles destinés à la location		
Produits de ventes	**592**	563
Charges d'exploitation	**359**	318
Excédent des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**233**	245
Amortissement des immobilisations corporelles	**37**	37
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(1)**	(1)
Excédent des produits par rapport aux charges	**197**	209
Administration		
Charges d'exploitation et insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**8 924**	8 629
Amortissement des immobilisations corporelles	**111**	111
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**704**	765
Intérêts débiteurs	**167**	106
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(64)**	-
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(9 842)**	(9 611)
Total de l'exploitation		
Produits de ventes	**99 837**	113 972
Charges d'exploitation	**134 562**	137 416
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**(34 725)**	(23 444)
Amortissement des immobilisations corporelles	**15 714**	15 363
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**7 186**	8 764
Dépréciation d'immobilisations corporelles	**-**	1 322
Charge de déraillement	**3 657**	-
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(674)**	(518)
Intérêts débiteurs	**2 145**	1 871
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les remboursements du gouvernement et les éléments suivants :	**(62 753)**	(50 246)
Remboursements du gouvernement (Note 9)	**78 215**	46 100
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 7)	**4 309**	3 063
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**19 771**	(1 083)
Revenus de placements et autres revenus	**28**	9
Revenus de placement liés à la réserve pour autoassurance	**58**	43
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges pour l'exercice	**19 857 $**	(1 031)$

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des flux de trésorerie
(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011

	2012	2011
Flux de trésorerie provenant de (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges de l'exercice	**19 857 $**	(1 031)$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	**15 714**	15 363
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	**(4 309)**	(3 063)
Gain sur la sortie d'immobilisations corporelles	**(674)**	(518)
Charge de déraillement	**3 657**	-
Dépréciation d'immobilisations corporelles	**-**	1 322
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**7 186**	8 764
Variation du solde des éléments hors caisse du fonds de roulement	**41 431**	20 837
Débiteurs	**(5 754)**	(2 111)
Stocks	**2 824**	1 943
Charges payées d'avance	**325**	365
Créditeurs et charges à payer	**(6 735)**	1 853
Revenus reportés	**3 627**	(363)
Actif net titre des prestations constituées de retraite	**(24 901)**	(11 725)
Obligation nette au titre des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite	**(2 164)**	(1 960)
	8 653	8 839
Activités d'investissement en immobilisations corporelles		
Investissement en immobilisations corporelles	**(21 906)**	(26 655)
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	**674**	518
	(21 232)	(26 137)
Activités de financement		
Marges de crédit d'exploitation	**(12 300)**	(625)
Dette à long terme	**(4 272)**	(2 632)
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	**(24)**	(11)
Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	**22 358**	22 566
	5 762	19 298
Variation de la trésorerie au cours de l'exercice	**(6 817)**	2 000
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**6 823**	4 823
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**6 $**	6 823 $

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe consolidée des immobilisations corporelles
Annexe 1
(en milliers de dollars)

Exercices clos les 31 mars 2012 et 2011

			2012	2011
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Services ferroviaires				
Voies	324 806 $	126 007 $	**198 799 $**	185 538 $
Bâtiments	43 363	19 913	**23 450**	24 131
Équipements	77 607	51 154	**26 453**	30 203
Équipements loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	1 022	299	**723**	773
Travaux en cours	4 035	-	**4 035**	3 871
Télécommunications (Ontera)				
Équipements	165 828	122 383	**43 445**	34 607
Bâtiments	6 751	4 255	**2 496**	2 317
Travaux en cours	-	-	-	11 699
Services d'autobus				
Autobus	8 589	6 223	**2 366**	2 705
Bâtiments	2 796	342	**2 454**	2 525
Services de remise à neuf				
Équipements	585	135	**450**	480
Bâtiments	3 435	485	**2 950**	3 019
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	4 826	370	**4 456**	17
Travaux en cours	-	-	-	3 964
Mise en valeur				
Terrains et bâtiments	2 851	1 385	**1 466**	1 502
	646 494 $	332 951 $	**313 543 $**	307 351 $

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

1. Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), une entreprise exploitée par la province de l'Ontario (la « province »), offre une variété de services, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, et des services de télécommunications, surtout dans la région nord-est du Nord de l'Ontario.

Le 23 mars 2012, tout comme dans le budget 2012 de l'Ontario, la province a annoncé son intention de céder les activités de la Commission. Un conseil de transition a été nommé pour commencer le processus de cession.

Le mandat révisé de la Commission est de :

a) céder ses actifs et unités d'affaires sous réserve de l'approbation de la province;

b) liquider les actifs et annuler les obligations qui ne peuvent être cédés;

c) continuer à fournir, jusqu'à l'achèvement du processus de cession, des services efficaces, sûrs et fiables dans le Nord de l'Ontario selon les directives de la province par l'entremise du ministre du développement du Nord et des Mines de temps à autre.

La capacité de la Commission à maintenir les opérations dépend de l'appui continu de la province lors de la mise en œuvre de ses projets de désinvestissement. En conséquence, les présents états financiers consolidés ont été établis sur une base de continuité d'exploitation. Cela suppose que la Commission sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités.

Les présents états financiers consolidés ne tiennent pas compte des ajustements qui seraient nécessaires si l'hypothèse de la continuité de l'exploitation n'était pas applicable. Si l'hypothèse de continuité de l'exploitation n'était pas applicable aux présents états financiers, des ajustements à la valeur comptable des actifs seraient nécessaires et la valeur comptable des revenus et des charges ainsi que les classements au bilan utilisés pour refléter ces éléments sur une base de liquidation pourraient différer de ceux applicables à une entreprise en exploitation.

2. Adoption des normes comptables pour les organismes sans but lucratif du secteur public

Le 1er avril 2011, la Commission a adopté les principes comptables généralement reconnus du Canada s'appliquant aux organismes sans but lucratif du secteur public tel que le recommande le Conseil sur la comptabilité dans le Secteur public (CCSP) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). Les présents états financiers sont les premiers à être établis conformément aux normes comptables pour le secteur public (les « NCSP »). À l'origine, les états financiers étaient préparés conformément aux normes comptables de la Partie V du *Manuel de l'ICCA* (le « Manuel »). Conformément aux dispositions transitoires des NCSP, la Commission a adopté les changements de manière rétrospective. La date de transition est le 1er avril 2010 et les informations comparatives fournies ont été présentées en appliquant les normes du CCSP, à l'exception des choix facultatifs présentés ci-dessous. Un résumé des ajustements transitoires comptabilisés à l'actif net est fourni à la note 14.

Choix facultatifs adoptés

La Commission a adopté les choix facultatifs suivants qui sont permis lors de la transition aux normes du CCSP.

a) Avantages sociaux futurs

La Commission a choisi de comptabiliser directement à l'actif net toutes les pertes actuarielles cumulées liées aux régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et aux régimes d'avantages complémentaires de retraite en date du 1er avril 2010 depuis la création de ces régimes.

b) Dépréciation d'immobilisations corporelles

La Commission a choisi d'adopter les exigences du chapitre SP 3150, « Immobilisations corporelles » (le « chapitre SP 3150 »), concernant la dépréciation d'immobilisations corporelles sur une base prospective. Les dépréciations d'immobilisations corporelles qui ont été comptabilisées avant le 1er avril 2010 n'ont pas été réévaluées selon les exigences du chapitre SP 3150.

Incidence de l'application rétroactive

a) Avantages sociaux futurs

La Commission a appliqué de manière rétrospective les recommandations suivantes du chapitre SP 3250 (le « chapitre SP 3250 »), « Avantages de retraite », et du chapitre SP 3255, « Avantages postérieurs à l'emploi, congés rémunérés et prestations de cessation d'emploi » (le « chapitre SP 3255 »).

2. Adoption des normes comptables pour les organismes sans but lucratif du secteur public (suite)

La Commission a un régime de retraite à prestations déterminées qui couvre la majorité des membres de son personnel. Auparavant, selon le chapitre 3461 du Manuel, « Avantages sociaux futurs » (le « chapitre 3461 »), la Commission comptabilisait une charge, un actif et un passif au titre des prestations constituées à partir des recommandations du chapitre 3461, qui diffèrent des recommandations des chapitres SP 3250 et SP 3255 sur les aspects suivants :

- En vertu du chapitre 3461 du Manuel, le taux d'actualisation servant à déterminer les obligations aux titres des prestations constituées est le taux de rendement de titres de créance de qualité supérieure. En vertu du chapitre SP 3250, le taux d'actualisation utilisé est le taux de rendement attendu du revenu des actifs du régime de la Commission dans le cas de son régime de retraite, et de ses coûts d'emprunt dans le cas de ses régimes d'avantages complémentaires de retraite non capitalisés;
- En vertu du chapitre 3461 du Manuel, le coût des avantages complémentaires de retraite a été porté aux charges sur la période comprise entre la date d'engagement et la date d'admissibilité intégrale. En vertu du chapitre SP 3250, le coût des avantages complémentaires de retraite a été porté aux charges sur la période comprise entre la date d'engagement et la date prévue du départ en retraite;
- En vertu du chapitre 3461 du Manuel, les coûts des services passés sont amortis sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés qui devaient recevoir des prestations. En vertu du chapitre SP 3250, les coûts des services passés sont comptabilisés au cours de la période de la modification au régime. Les gains actuariels non constatés peuvent être utilisés pour compenser le coût;
- En vertu du chapitre 3461 du Manuel, les gains et pertes actuariels ont été amortis selon la méthode du corridor pour les régimes d'avantages complémentaires de retraite de la Commission. Cette méthode consiste à calculer, à l'ouverture de l'exercice, les gains et pertes actuariels qui excèdent 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des actifs des régimes, selon le montant le plus élevé des deux, puis à amortir l'excédent sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés qui devraient normalement toucher des prestations en vertu du régime. Conformément au chapitre SP 3250, les gains ou pertes actuariels sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur cet excédent (dans la mesure où ils n'ont pas été comptabilisés auparavant afin de compenser des coûts ou des gains des services antérieurs);
- En vertu du chapitre 3461 du Manuel, les gains et pertes actuariels ont été amortis selon le mode linéaire au cours des périodes pendant lesquelles les prestations seraient versées dans le cadre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi de la Commission. Les résultats réels du régime postérieurs à l'emploi étaient constatés immédiatement. En vertu du chapitre SP 3255, tous les gains et pertes actuariels, y compris les résultats réels du régime, sont amortis selon la méthode linéaire sur la période moyenne au cours de laquelle les prestations sont versées.

2. Adoption des normes comptables pour les organismes sans but lucratif du secteur public (suite)

b) Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles et produits tirés des subventions liées aux immobilisations incorporelles

En vertu du chapitre SP 4210, « Apports » (le « chapitre SP 4210 »), les apports reçus pour l'acquisition d'immobilisations corporelles sont reportés et amortis de la même façon que le sont les actifs en cause. Cette disposition est conforme à la politique que la Commission a adoptée auparavant selon le chapitre 3800 du Manuel, « Aide gouvernementale ». Par conséquent, l'adoption du chapitre SP 4210 n'a eu aucune incidence.

3. Principales méthodes comptables

Les présents états financiers consolidés ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada s'appliquant aux organismes sans but lucratif du secteur public du Manuel de comptabilité pour le secteur public de l'ICCA. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc., O.N. Tel Inc. (exploitant ses activités sous le nom Ontera) et Nipissing Central Railway Company.

Constatation des revenus

Les revenus de toutes sources sont constatés lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

a) les services sont fournis ou des produits sont livrés aux clients;
b) il existe une indication claire qu'un arrangement existe;
c) la perception est raisonnablement sûre.

Les revenus tirés du transport ferroviaire sont généralement constatés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est jugé achevé une fois que les marchandises sont remises au transporteur correspondant.

Les revenus tirés des contrats sont généralement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux à mesure que les travaux atteignent des jalons prédéfinis d'un projet.

Les frais d'abonnement mensuels associés aux services de télécommunications sans fil, aux services Internet, aux services locaux et interurbains sont constatés à titre de revenus à mesure que le service est fourni. Les revenus ou les ajustements de coûts, qu'ils soient positifs ou négatifs, dans le cadre des accords d'interconnexion et de règlement de trafic sont comptabilisés dans l'exercice où ils sont connus et estimables.

3. Principales méthodes comptables (suite)

***Constatation des revenus* (suite)**

La Commission comptabilise les remboursements des gouvernements fédéral et provincial selon la méthode du report comme il est décrit ci-après :

- Les remboursements non affectés sont comptabilisés à titre de revenus lorsque ceux-ci sont reçus ou devant être reçus si leurs montants peuvent être estimés de manière raisonnable et si leur perception est assurée raisonnablement.

- Les remboursements affectés en externe qui sont liés aux charges d'exploitation sont constatés à titre de revenus lorsque les charges connexes sont engagées.

- La province rembourse la Commission pour le coût de certaines immobilisations corporelles destinées à être utilisées dans l'exploitation. La Commission comptabilise ces remboursements à titre d'apports reportés afférents aux immobilisations corporelles. Ces derniers sont amortis aux revenus sur une base linéaire au même taux que celui des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont présentées au coût d'acquisition, déduction faite de l'amortissement cumulé. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Voies – voies principales et embranchements	De 20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel de télécommunications	De 15 à 25 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction avant qu'ils ne soient mis en service.

3. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite - La Commission maintient un régime de retraite contributif à prestations déterminées pour ses employés. Le régime prévoit des prestations de retraite basées sur le nombre d'années de service ainsi que sur le salaire moyen ouvrant droit à pension et il est généralement applicable à compter du premier jour du mois suivant le début de l'emploi. Un régime de retraite supplémentaire (le « RRS ») existe également pour les employés qui gagnent une pension à vie qui excède le maximum permis par la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada. Les obligations au titre du régime sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations tenant compte des prestations projetées en regard des services rendus jusqu'à présent. Les régimes ne sont pas indexés. Cependant, il y a eu diverses augmentations ponctuelles accordées aux pensionnés.

Régimes d'avantages complémentaires de retraite - La Commission offre à ses employés des avantages complémentaires de retraite tels que l'assurance-vie de groupe, l'assurance-maladie et l'assurance-invalidité de longue durée, par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés de manière actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services et des hypothèses actuarielles les plus probables. De plus, à titre d'employeur visé par l'annexe 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT »), la Commission comptabilise les indemnités d'accident du travail selon la méthode de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par la CSPAAT pour les indemnités en vigueur, les indemnités non encore accordées et les coûts administratifs liés au chargement.

Les charges au titre des régimes de retraite et des régimes d'avantages complémentaires de retraite comprennent les coûts des services courants, les intérêts et les ajustements découlant de modifications apportées aux régimes, les changements des hypothèses et les gains actuariels nets ou les pertes actuarielles nettes. Ces charges sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les employés rendent des services à la Commission. Les coûts des services passés de retraite ont été imputés à l'actif net à la date de transition à la norme SP-3250. Les gains actuariels ou les pertes actuarielles sont amortis sur une base linéaire sur l'excédent de la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés couverts par les régimes (environ 12 ans). Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période de modification du plan.

L'actif des fonds de retraite est évalué d'après les valeurs actuelles du marché.

3. **Principales méthodes comptables (suite)**

Stocks

Les matières et fournitures, à l'exception du matériel ferroviaire usagé et des essieux montés, sont évaluées au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette selon la méthode du coût moyen pondéré. Le matériel ferroviaire usagé est présenté à la valeur comptable non amortie déterminée au moment de la mise hors service. Les essieux montés sont évalués au coût standard. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'emploi qu'en fait la Commission sont similaires. Quand la valeur de réalisation nette excède la valeur comptable, les stocks sont diminués d'un montant qui correspond à cet excédent. Lorsque les circonstances, qui avaient auparavant causé une baisse de la valeur des stocks, n'existent plus, la dépréciation antérieure fait l'objet d'une reprise.

Le coût des stocks comptabilisés à titre de charges d'exploitation et utilisés dans des projets d'immobilisations corporelles pour 2012 s'élève à 20 683 $ (24 397 $ en 2011).

Dépréciation des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles amortissables sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou changements de situation indiquent que la valeur comptable d'une immobilisation corporelle pourrait ne pas contribuer à la capacité de la Commission de rendre des services. La recouvrabilité est mesurée en comparant la valeur comptable aux flux de trésorerie futurs non actualisés estimatifs qui devraient être générés par l'actif. Si la valeur comptable de l'actif excède ses flux de trésorerie futurs estimatifs, une charge de dépréciation est constatée pour un montant égal à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur. Lorsque des prix cotés sur le marché ne sont pas disponibles, la Commission utilise les flux de trésorerie futurs actualisés à un taux proportionnel aux risques associés au recouvrement de l'actif à titre d'estimation de la juste valeur.

Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les revenus et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de transaction. Les gains et les pertes réalisés et non réalisés sont inclus dans le calcul de l'excédent des revenus par rapport aux charges. Une perte de change de 62 $ (gain de change de 244 $ en 2011) résultant principalement des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis est incluse dans les revenus tirés du transport ferroviaire.

Impôts sur le bénéfice

À titre d'entreprise opérationnelle de la province, la Commission est exonérée de l'impôt sur le bénéfice. Cette exemption s'applique également à ses filiales en propriété exclusive. Par conséquent, les présents états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

3. Principales méthodes comptables (suite)

Estimations comptables

La préparation d'états financiers consolidés conformément aux NCSP du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs, des passifs, des revenus et des charges de l'exercice. Les éléments significatifs qui requièrent l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des immobilisations corporelles, la provision pour moins-value des débiteurs et des stocks et les obligations au titre des prestations constituées de retraite et des avantages complémentaires de retraite. De par leur nature, ces estimations sont assujetties à l'incertitude relative à la mesure. L'effet de changements de telles estimations sur les états financiers consolidés au cours de périodes futures pourrait être significatif. Ces estimations sont révisées périodiquement et si des ajustements deviennent nécessaires, ils sont portés à l'état consolidé des résultats de l'exercice au cours duquel ils deviennent connus.

Trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les soldes en banque et les liquidités soumises à des restrictions.

4. Trésorerie

	31 mars 2012	31 mars 2011	1er avril 2010
Trésorerie (découvert bancaire)	**(4 790) $**	2 185 $	328 $
Trésorerie se rapportant à la réserve pour autoassurance (Note 10)	**4 796**	4 638	4 495
Trésorerie	**6 $**	6 823 $	4 823 $

5. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs de la caisse de retraite, qui sont principalement constitués de titres négociables, de biens immobiliers et d'obligations de sociétés et de gouvernements, sont placés par des gestionnaires de placements professionnels. La date d'évaluation annuelle du régime de retraite de la Commission est le 31 décembre.

L'actif au titre des prestations constituées de retraite, l'obligation au titre des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite et les charges sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux pratiques actuarielles reconnues et aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public en se fondant sur les meilleures estimations de la direction. La date de la plus récente évaluation actuarielle du régime de retraite contributif à des fins de capitalisation est le 1er janvier 2011. Les résultats de cette évaluation ont été extrapolés au 31 décembre 2011. En conformité avec les règlements existants en matière de régimes de retraite, des évaluations annuelles seront effectuées pour le régime de retraite de la Commission. La date du rapport le plus récent à des fins comptables pour le régime d'avantages complémentaires de retraite est le 31 décembre 2011. Ce rapport est rédigé chaque année.

La répartition cible des actifs du régime de retraite en pourcentage et la répartition moyenne des actifs aux 31 mars 2012 et 31 mars 2011, par catégorie, se présentent comme suit :

		Cible	**2012**	2011
Titres de capitaux propres	– canadiens	20 % - 30 %	**22,1 %**	26,3 %
	– étrangers	10 % - 30 %	**18,1 %**	17,4 %
Titres de créance		35 % - 55 %	**57,6 %**	52,8 %
Immobilier		0 % - 15 %	**1,7 %**	1,8 %
Court terme et autres		0 % - 15 %	**0,5 %**	1,7 %
Total			**100 %**	100 %

5. Avantages sociaux futurs (suite)

a. Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et l'actif (le passif) au titre des prestations constituées

Régimes de retraite

	Régime de retraite	RRS	31 mars 2012	31 mars 2011	1er avril 2010
Obligation au titre des prestations constituées	(441 965) $	(2 674) $	(444 639) $	(422 013) $	(477 051) $
Juste valeur des actifs des régimes	461 953	-	461 953	452 857	422 865
Situation de capitalisation (déficit) surplus des régimes	19 988	(2 674)	17 314	30 844	(54 186)
Ajustement transitoire unique	-	-	-	-	(38 041)
Perte actuarielle nette non amortie (gain actuariel net non amorti)	34 459	715	35 174	(1 342)	112 836
Actif (passif) au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value à la clôture de l'exercice	54 447 $	(1 959) $	52 488 $	29 502 $	20 609 $

	Régime de retraite	RRS	31 mars 2012	31 mars 2011	1er avril 2010
Actif au titre des prestations constituées à l'ouverture de l'exercice	31 430 $	(1 928) $	29 502 $	20 609 $	70 475 $
Ajustement transitoire unique	-	-	-	-	(38 041)
Valeur ajustée de l'actif au titre des prestations constituées à l'ouverture de l'exercice	31 430 $	(1 928) $	29 502 $	20 609 $	32 434 $
Charge au titre des avantages sociaux futurs	(1 700)	(215)	(1 915)	(2 832)	(11 973)
Cotisations versées	22 729	184	22 913	5 346	148
Paiements spéciaux	1 988	-	1 988	6 379	-
Actif au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	54 447 $	(1 959) $	52 488 $	29 502 $	20 609 $

5. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et l'actif (le passif) au titre des prestations constituées

Régimes d'avantages complémentaires de retraite

	31 mars 2012	31 mars 2011
Obligation au titre des prestations constituées -		
à l'ouverture de l'exercice	**(72 683) $**	(67 266) $
Gain actuariel net non amorti	**4 540**	2 230
Passif au titre des prestations constituées -		
à la clôture de l'exercice	**(68 143) $**	(65 036) $
Passif au titre des prestations constituées -		
à l'ouverture de l'exercice	**(65 036) $**	(61 064) $
Charges – non liées à la CSPAAT	**(3 891)**	(3 569)
Charges – liées à la CSPAAT	**(1 380)**	(2 363)
Cotisations – non liées à la CSPAAT	**2 164**	1 960
Passif au titre des prestations constituées -		
à la clôture de l'exercice	**(68 143) $**	(65 036) $

Des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 16 210 $ (14 830 $ en 2011) sont incluses dans le passif au titre des prestations constituées pour les régimes d'avantages complémentaires de retraite. Ce montant a été déterminé en fonction des calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2011.

5. Avantages sociaux futurs (suite)

c. Composantes de la charge périodique nette de retraite de l'exercice

	2012	2011
Coût des services rendus moins les cotisations des employés	4 189 $	4 085 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	26 958	27 618
Rendement prévu des actifs des régimes	(29 121)	(28 871)
Amortissement de la perte actuarielle nette	(111)	-
	1 915 $	2 832 $

d. Composantes de la charge périodique nette au titre des régimes d'avantages complémentaires de retraite

	2012	2011
Coût des services rendus	2 568 $	3 409 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 544	2 523
Amortissement du gain actuariel net	159	-
	5 271 $	5 932 $

e. Hypothèses moyennes pondérées

Taux d'actualisation – régimes de retraite	6,25 %	6,50 %
Taux d'actualisation – régimes d'avantages complémentaires de retraite	4,52 %	4,85 %
Taux d'actualisation – CSPAAT	7,00 %	7,00 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	6,25 %	6,50 %
Taux de croissance de la rémunération		
2010 et 2011	0 %	1,5 %
2012 et 2013	0,5 %	2,0 %
2014 et par la suite	3,0 %	3,0 %
Durée moyenne résiduelle d'activité des salariés (en années)	12	12
Augmentations du coût des médicaments (ramené graduellement à 5% en 2020)	9,0 %	9,5 %
Augmentations du coût des soins médicaux et hospitaliers	5,0 %	5,0 %
Augmentations du coût des soins dentaires	4,5 %	4,5 %
Augmentations du coût des soins de la vue	0 %	0 %

6. Marges de crédit d'exploitation

La Commission détenait auparavant une marge de crédit d'exploitation de 8 000 $ auprès de l'Office ontarien de financement (l'« OOF »), dont aucun montant n'est utilisé au 31 mars 2012 (8 000 $ en 2011). La marge de crédit porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province, plus 5 points de base à la date de chacune des avances. De plus, la Commission disposait auparavant d'une marge de crédit renouvelable de 7 000 $ auprès de l'OOF dont aucun montant n'avait été utilisé au 31 mars 2012 (4 300 $ en 2011). Cette marge de crédit porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province, plus 40 points de base en fonction de la date de chacune des avances. Les deux marges de crédit ne peuvent plus être utilisées.

La Commission détient aussi une marge de crédit d'exploitation auprès de la Banque CIBC d'un montant de 1 500 $ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2012, une lettre de garantie qui s'élevait à 428 $ au total (1 428 $ en 2011) était émise avec une commission annuelle de renouvellement de 37,5 points de base. La lettre de garantie de 428 $ a été annulée en mai 2012.

7. Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles

Les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles représentent les remboursements non amortis reçus du ministre pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles est comptabilisé à titre de revenus dans l'état consolidé des résultats à un taux équivalant à celui des actifs auquel il se rapporte.

Les variations du solde des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles non amorties sont comme suit :

	2012	2011
Solde à l'ouverture de l'exercice	**108 581 $**	89 078 $
Contributions de la Province	**22 358**	22 566
Amortissement imputé aux revenus – Services ferroviaires	**(3 438)**	(2 192)
– Télécommunications (Ontera)	**(871)**	(871)
Solde à la clôture de l'exercice	**126 630 $**	108 581 $

8. Dette à long terme

	31 mars 2012	31 mars 2011	1er avril 2010
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 30 $, pour une période de 15 ans à compter du 1er février 2005	**2 348 $**	2 584 $	2 809 $
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 156 $, pour une période de 15 ans à compter du 1er janvier 2000	**4 757**	6 315	7 789
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 109 $, pour une période de 15 ans à compter du 1er septembre 1999	**2 929**	4 018	5 040
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 13 $, pour une période de 25 ans à compter du 1er février 2006	**1 962**	2 024	2 083
Emprunt auprès de la Banque de Montréal, portant intérêt au taux annuel de 5,11 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 64 $, pour une période de 10 ans à compter du 30 avril 2008. Garanti par une charge flottante sur la totalité des actifs d'Ontera	**3 959**	4 509	5 031
Emprunt auprès de la Banque de Montréal, portant intérêt au taux annuel de 5,95 %, remboursable par versements hebdomadaires de capital et d'intérêts réunis de 32 $, pour une période de 15 ans à compter du 7 octobre 2010. Garanti par une charge flottante sur la totalité des actifs d'Ontera.	**15 893**	16 670	16 000
	31 848	36 120	38 752
Moins la tranche à moins de un an	**4 492**	4 241	4 383
Dette à long terme	**27 356 $**	**31 879 $**	**34 369 $**

8. Dette à long terme (suite)

Les intérêts sur dette à long terme se sont élevés à 1 937 $ (1 645 $ en 2011).

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à :

2012-2013	4 492 $
2013-2014	4 756
2014-2015	3 789
2015-2016	1 988
2016-2017	2 120
Par la suite	14 703
	31 848 $

9. Remboursements du gouvernement

Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le ministre, certaines opérations de la Commission ont été désignées comme non commerciales. La Commission et le ministre ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que le ministre fournira à chaque exercice.

En vertu de l'article 270 de la *Loi sur les chemins de fer*, une partie de l'insuffisance des produits par rapport aux charges du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la *Loi sur les chemins de fer* en 1996 et l'a remplacée par la *Loi sur les transports au Canada*. Un remboursement de 2 500 $ (2 500 $ en 2011) a été reçu pour l'exercice clos le 31 mars 2012.

9. Remboursements du gouvernement (suite)

Les détails des remboursements du gouvernement sont les suivants :

	2012	2011
Ministère du Développement du Nord et des Mines		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	**25 097 $**	21 159 $
Financement spécial – retraite	**19 884**	-
Financement spécial – insuffisance de trésorerie et autres	**15 454**	22 400
Financement spécial – remboursement des marges de crédit	**13 116**	-
Financement spécial – Ontera	**2 115**	-
Services maritimes (Moosonee)	**49**	41
	75 715 $	43 600 $
Office national des transports du Canada		
Activités d'exploitation de l'exercice	**2 500**	2 500
	78 215 $	46 100 $

10. Actif net affecté à l'interne – réserve pour autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par les déraillements du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Annuellement, la Commission vire 100 $ de l'actif net non affecté à la réserve pour autoassurance (la « réserve ») pour financer de tels coûts. Les intérêts gagnés sur le solde des fonds en réserve et les demandes de règlement déduites du solde de la réserve sont comptabilisés à titre de revenus ou de charges dans l'état consolidé des résultats et, par la suite, virés à (de) la réserve.

Périodiquement, la Commission emprunte des sommes de la réserve pour son utilisation temporaire. La Commission paye à la réserve des intérêts au taux préférentiel bancaire moins 1,75 % sur ces emprunts temporaires.

11. Éventualités

Déclarations

Dans le cours normal des activités, diverses déclarations ont été déposées à l'encontre de la Commission, demandes de dommages-intérêts pour des dommages corporels, des dommages matériels, des actions sur l'environnement et des questions reliées à l'emploi. Les dommages, le cas échéant, ne peuvent être estimés à l'heure actuelle et, en tout état de cause, la Commission est d'avis que ces réclamations sont sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes par l'assurance, une fois la franchise de 2 000 $ appliquée. En cas de perte, le montant serait imputé à l'état consolidé des résultats une fois celui-ci établi.

12. Engagements

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. S'il existait des réclamations actuelles aux termes de ces ententes, la Commission constituerait une provision à leur égard. En raison de la nature de ces ententes, l'exposition maximale au risque de paiements futurs pourrait être importante. Cependant, le montant de cette exposition ne peut être raisonnablement déterminé et aucune provision n'a été comptabilisée à la date de clôture de l'exercice.

13. Dépendance économique

Au cours de 2012, 39 % des revenus de la division des services ferroviaires (43 % en 2011) provenaient de trois clients importants.

14. Ajustements transitoires

a) Actif net

Le tableau suivant présente l'incidence de la transition aux normes comptables s'appliquant aux organismes sans but lucratif du secteur public sur l'actif net de la Commission en date du 1er avril 2010 :

Actif net non affecté :	
Montant présenté antérieurement, en date du 31 mars 2010, selon les principes comptables généralement reconnus du Canada	158 645 $
Ajustement transitoire à l'actif au titre des prestations	(38 041)
Ajustement transitoire au titre des régimes d'avantages complémentaires de retraite	3 168
Montant retraité, en date du 1er avril 2010	**123 772 $**

b) Excédent des revenus par rapport aux charges

Par suite de l'application rétrospective des normes comptables s'appliquant aux organismes sans but lucratif du secteur public, la Commission a enregistré les ajustements suivants à l'insuffisance des revenus par rapport aux charges pour l'exercice clos le 31 mars 2011 :

Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges	
Montant présenté antérieurement, pour l'exercice clos le 31 mars 2011, selon les principes comptables généralement reconnus du Canada	(10 814) $
Diminution de la charge au titre des avantages sociaux futurs par suite des ajustements transitoires	9 783
Insuffisance des revenus par rapport aux charges, montant retraité	**(1 031) $**

15. Chiffres comparatifs

Des chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice à l'étude.